Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10851**

19. Wahlperiode 13.06.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Martin Neumann, Michael Theurer, Reinhard Houben, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10205 –

Europäische Gasversorgung und Förderung von Flüssiggas

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD kündigt die Bundesregierung an, Deutschland zum Standort für Flüssiggas-Infrastruktur zu machen und LNG (Liquefied Natural Gas) als umweltfreundlichen Antrieb für Schiffe durch Verstärkung der Förderung im Bereich der See- und Binnenschifffahrt zu etablieren. Derzeit liegen laut Aussage der Bundesregierung vier privatwirtschaftliche Planungen für LNG-Terminals in unterschiedlicher Größe in Deutschland vor (Brunsbüttel, Rostock, Stade, Wilhelmshaven).

Am 12. Februar 2019 richtete das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) eine deutsch-amerikanische Konferenz „LNG Import Market Germany: Potential and Opportunities“ (hiernach: LNG-Konferenz) aus. Der geschlossene Teilnehmerkreis umfasste laut BMWi hochrangige deutsche und US-amerikanische Vertreter der Energiewirtschaft, Industrie und Politik, darunter der Bundesminister für Wirtschaft und Energie Peter Altmaier und Staatssekretär Dan Brouillette (US Department of Energy). Ziel der LNG-Konferenz war laut BMWi, sowohl deutschen als auch US-amerikanischen LNG-Marktbeteiligten die Möglichkeit zum Austausch zu bieten.

Laut Medienberichten sieht Bundesminister Peter Altmaier an mindestens zwei Standorten die Chancen für eine rasche Verwirklichung von LNG-Terminals. Die Bundesregierung möchte den Bau mit staatlichen Fördergeldern unterstützen (vgl. Handelsblatt vom 12. Februar 2019: „Netzanbindung für LNG-Terminals – Altmaier will Bau erleichtern“). Im Rahmen der LNG-Konferenz kündigte Bundesminister Peter Altmaier in einem Eckpunktepapier seines Bundesministeriums an, die regulatorischen Rahmenbedingungen für die Errichtung von LNG-Infrastrukturen in Deutschland anzupassen. Künftig sollen Fernleitungsnetzbetreiber durch eine Änderung der Gasnetzzugangsverordnung verpflichtet werden, die erforderlichen Leitungen zwischen den LNG-Terminals und dem Fernleitungsnetz zu errichten und die LNG-Terminals an das Fernleitungsnetz anzuschließen. Die entsprechenden Kosten sollen über die Netzentgelte auf die Netznutzer gewälzt werden. Die notwendigen Rechtsänderungen sollen noch vor der Sommerpause umgesetzt werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. Juni 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Dezember 2018 hatte die Bundesnetzagentur beim Abschluss des „Netzentwicklungsplan Gas (NEP Gas) 2018 bis 2028“ festgestellt, dass die Anbindungsleitung für ein geplantes LNG-Terminal in Brunsbüttel nicht in den Anwendungsbereich des NEP Gas fällt. „Der Bau einer Anbindungsleitung fällt in die Verantwortlichkeit des Anlagen-Projektierers“, schreibt die Bundesnetzagentur in der entsprechenden Pressemitteilung vom 20. Dezember 2018 („Bundesnetzagentur verlangt Änderungen am Netzentwicklungsplan Gas 2018 – 2028“).

1. Wie wird sich aus Sicht der Bundesregierung der Gasverbrauch in Deutschland und der Europäischen Union bis 2040 entwickeln, und auf welchen Szenarien, Studien, Daten etc. stützt die Bundesregierung ihre Annahmen?

Eine konkrete Aussage zur Entwicklung des Gasverbrauchs bis 2040 kann nicht gemacht werden, da diese von einer Vielzahl von Faktoren abhängt. Die Bundesregierung geht aber davon aus, dass der Erdgasbedarf bis 2040 rückläufig sein wird, da fossiles Gas unter Beachtung der Klimaschutzziele, insbesondere dem Ziel von Treibhausgasneutralität, mittelfristig eine geringere Rolle spielen wird. Inwieweit erneuerbare und dekarbonisierte Gase die Rolle von Erdgas einnehmen werden, ist derzeit noch nicht konkret absehbar. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 62 der Abgeordneten Dr. Julia Verlinden auf Bundestagsdrucksache 19/9360 verwiesen.

2. Wie sieht nach Kenntnis der Bundesregierung die derzeitige Versorgungsstruktur mit Gas in Deutschland und der Europäischen Union aus, und welchen Anteil hat LNG daran (bitte nach Herkunftsländern aufschlüsseln)?

Deutschland importiert derzeit zu fast 100 Prozent pipelinegebundenes Erdgas.

Im Durchschnitt importieren die Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu 85 Prozent pipelinegebundenes Erdgas und zu 15 Prozent LNG (Quelle: BP Statistical Review of World Energy 2018). Lieferanten von LNG für Europa sind u. a. Katar, Algerien, Nigeria, Norwegen, die Russische Föderation und die Vereinigten Staaten (Quelle: BP Statistical Review of World Energy 2018). Wie viel des in die EU importierten LNG nach Deutschland als LNG oder regasifiziertes Erdgas geliefert wird, wird statistisch nicht erhoben. Die EU bezieht Pipelinegas vor allem aus der Russischen Föderation, Norwegen und Algerien.

3. Wie schätzt die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit von LNG gegenüber Pipelinegas ein, und wie wird sich diese nach Ansicht der Bundesregierung in Zukunft entwickeln?

Die Bundesregierung teilt die Einschätzung, dass LNG in Europa im Preiswettbewerb mit Pipelinegas steht. Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit steigenden Exportmengen die Weltmarktpreise für LNG sinken und sich somit die Wettbewerbsfähigkeit von LNG gegenüber Pipelinegas verbessert.

4. Wie wird sich nach Ansicht der Bundesregierung der Bedarf von LNG als Schiffstreibstoff in Deutschland und der Europäischen Union entwickeln?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP „Nutzung von Flüssiggas (LNG) in der Schifffahrt“ auf Bundestagsdrucksache 19/5770 verwiesen.

Darüber hinaus weist die Bundesregierung auf eine erhöhte Nachfrage nach LNG im Bereich der Schifffahrt hin.

Zum Ende des Jahres 2018 verkehrten weltweit 125 mit LNG angetriebene Seeschiffe. Darüber hinaus werden noch rund 230 LNG-Tanker mit dem Boil-off-Gas aus dem LNG-Transport betrieben. Die EU folgt Norwegen an zweiter Stelle mit einer Flotte von 23 Schiffen und somit einem Anteil von ca. 18 Prozent der weltweit existierenden Seeschiffe mit LNG-Antrieb. Bis 2026 sind weltweit bereits 136 Aufträge für Neubauten mit LNG-Antrieb bestätigt. Zählt man den heutigen LNG-Schiffsbestand, die zurzeit bekannten LNG-Neubauten sowie „LNG-ready“ Schiffe zusammen, dann kommt man bis Mitte der 2020er Jahre auf rund 400 LNG-betriebene Schiffe weltweit.

Der Ausblick auf die zukünftigen Schiffsneubauten ist geprägt durch die Verteilung bzw. Lage der Emission Control Areas (ECAs). Nordeuropas Gewässer (inklusive der deutschen Gewässer) gehören zu den ECAs und unterliegen somit den strengen Regularien bezüglich der Emissionsgrenzwerte. Daraus lässt sich der Zuwachs von insgesamt 73 Neubau-Aufträgen für eben diese Fahrtgebiete ableiten. Inklusive Norwegen steigt die EU-weite Flotte für diese Fahrtgebiete somit nach derzeitiger Auftragslage bis 2026 auf 157 Schiffe an, was einem Anteil von rund 40 Prozent der weltweiten Seeschiff-Flotte mit LNG-Antrieb entspricht.

Zusätzlich steigt auch die Anzahl der global verkehrenden Seeschiffe mit LNG-fähigem Antrieb, sowohl als Neu- als auch als Umbau, aufgrund der gestiegenen Auftragsquote im Bereich der Containerschiffe, Tanker und Kreuzfahrtschiffe. Da diese teilweise auch deutsche und europäische Seehäfen anlaufen, wird die Nachfrage nach LNG als Schiffskraftstoff in Deutschland und der EU durch diese zusätzlich ansteigen.

5. Wie viele LNG-Terminals gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb der Europäischen Union, welches Importvolumen sowie Transportvolumen in Richtung Nordwest-Europa bzw. Deutschland haben diese, und wie sind sie ausgelastet (bitte nach Mitgliedstaat, Importvolumen und Auslastung aufschlüsseln)?

Die Informationen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Mitgliedsstaat	Terminal-Name	Importvolumen (Mrd. m^3)	Auslastung in Prozent
Belgien	Zeebrugge LNG Terminal	9,0	16,57
Frankreich	Dunkerque LNG Terminal	13,0	7,52
	Fos Tonkin LNG Terminal	3,0	44,28
	Montoir de Bretagne LNG Terminal	10,0	33,01
	Fos Cavaou LNG Terminal	8,25	45,50
Griechenland	Revythoussa LNG Terminal	5,0	15,36
Italien	Porto Levante LNG Terminal	7,58	78,60
	Panigaglia LNG Terminal	3,4	21,45
	FSRU OLT Offshore LNG Toscana	3,8	20,28
Litauen	FSRU Independence	4,0	19,29
Niederlande	Rotterdam Gate Terminal	12,0	17,59
Polen	Swinoujscie LNG Terminal	5,0	49,60

Mitgliedsstaat	Terminal-Name	Importvolumen (Mrd. m³)	Auslastung in Prozent
Portugal	Sines LNG Terminal	7,6	58,97
Spanien	Bilbao LNG Terminal	8,8	38,81
	Barcelona LNG Terminal	17,1	26,21
	Cartagena LNG Terminal	11,8	4,35
	Huelva LNG Terminal	11,8	31,36
	Mugardos LNG Terminal	3,6	27,98
	Sagunto LNG Terminal	8,8	1,46
Vereinigtes Königreich	Dragon LNG Terminal	7,6	Keine Information
	Isle of Grain LNG Terminal	19,5	11,94
	South Hook LNG Terminal	21,0	11,43

Quelle: GIE ALSI (Gas Infrastructure Europe – Aggregated LNG Storage Inventory) und GIE LNG Map; 2018.

Die LNG-Terminals in Nordwesteuropa sind grundsätzlich mit dem europäischen Gasnetz verbunden. Nach Kenntnis der Bundesregierung bestehen zwischen den LNG-Terminals Dunkerque, Gate und Zeebrugge Infrastrukturverbindungen nach Deutschland. Mit dem Pipeline-Projekt ZEELINK wird eine zusätzliche Verbindung zum LNG-Terminal in Zeebrügge aufgebaut.

6. Ausgehend von den zu erwartenden künftigen Gasbedarfen in Deutschland, wie beurteilt die Bundesregierung den Bedarf sowie die Notwendigkeit einer direkten oder indirekten Förderung von LNG-Projekten angesichts bestehender Überkapazitäten in der Europäischen Union (vgl. z. B. „Energie und Management“, 15. November 2017, S. 37)?

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass Investitions- und Bauentscheidungen für deutsche LNG-Terminalprojekte von privatwirtschaftlichen Unternehmen getroffen werden. Diese Entscheidungen hängen in der Regel von marktwirtschaftlichen Kriterien ab. Inwieweit in diese Entscheidungen auch die Bereitstellung von direkter oder indirekter Förderung einfließt, müssen die Unternehmen bewerten.

Zur Finanzierung von Projekten verweist die Bundesregierung darauf, dass die verschiedenen Unterstützungsangebote und Programme der öffentlichen Hand grundsätzlich für alle Unternehmen offen sind, soweit diese die jeweiligen Antragsvoraussetzungen erfüllen. Hinsichtlich der Form und Höhe einer möglichen Förderung von LNG-Infrastrukturprojekten in Deutschland wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 73 des Abgeordneten Klaus Ernst auf Bundestagsdrucksache 19/5282 verwiesen.

7. Wie unterscheiden sich die vier geplanten LNG-Projekte in Brunsbüttel, Rostock, Stade und Wilhelmshaven nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf ihre Größe, Art, Konsortien, Finanzierung, Zeitplan, Anschluss an das bestehende Gasnetz etc. (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass private Investoren aktuell den Bau von LNG-Terminals unterschiedlicher Größe und Art an vier Standorten in Deutschland prüfen. Nach Kenntnis der Bundesregierung liegt bisher für keines der geplanten LNG-Terminals eine finale Investitionsentscheidung der Investoren vor.

Weitere Kenntnisse der Bundesregierung in Bezug auf Größe (Kapazität), Art, Konsortien (Projektträger) und Zeitplan der Projekte sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Standort	Projektträger	Größe (Kapazität), Art und Zeitplan
Brunsbüttel	German LNG Terminal GmbH (Gasunie, Oiltanking und Vopak)	Geplant ist ein LNG-Import- und Small-Scale-Terminal mit einer Jahreskapazität von bis zu 8 Mrd. m³. Die finale Investitionsentscheidung (FID) ist für Ende des Jahres 2019 vorgesehen. Der Bau könnte 2020 beginnen und das Terminal Ende 2022 den Betrieb aufnehmen.
Rostock	Novatek und Fluxys	Geplant ist ein Small-Scale-Terminal ohne Netzanbindung mit einer Jahreskapazität von ca. 400 Mio. m³. Das Terminal soll im Jahr 2022 den Betrieb aufnehmen.
Stade	LNG Stade GmbH und Dow Deutschland	Geplant ist ein LNG-Importterminal mit einer Jahreskapazität (1. Ausbaustufe) von ca. 4 Mrd. m³, die bis auf 8 Mrd. m³ steigen könnte. Die Wirtschaftlichkeitsprüfung des Projekts soll bis 2020 abgeschlossen sein.
Wilhelmshaven	Uniper	Geplant ist ein LNG-Importterminal in Form einer Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) mit einer Jahresausspeisekapazität von rund 10 Mrd. m³ und einer LNG-Speicherkapazität von rund 263 000 m³. Die Inbetriebnahme ist für die zweite Jahreshälfte 2022 geplant. Die FID soll getroffen werden, sobald verbindliche Kapazitätsbuchungen für das geplante Terminal vorliegen.

Informationen zu Finanzierungen der Projekte liegen der Bundesregierung nicht vor.

Die im Entwurf des Netzentwicklungsplans Gas 2018 – 2028 von den Fernleitungsnetzbetreibern ausgewiesenen Kosten für die Anbindung der geplanten LNG-Anlage in Brunsbüttel (Leitung Brunsbüttel-Hetlingen), einschließlich der Gas-Druckregel- und Messanlage (GDRM) in Hetlingen, betragen 87 Mio. Euro. Davon entfallen 80 Mio. Euro auf die Leitung, welche rund 50 km lang wäre. Für die Anbindungen der geplanten LNG-Anlagen in Stade und Wilhelmshaven liegen keine Kostenschätzungen der Fernleitungsnetzbetreiber vor. Für den Standort Rostock ist ein Small-Scale-LNG-Terminal ohne Netzanbindung geplant.

Im Übrigen verweist die Bundesregierung auf ihre Antwort auf die Schriftliche Frage 83 der Abgeordneten Dr. Julia Verlinden auf Bundestagsdrucksache 19/4317.

8. Inwieweit wird, bei der von der Bundesregierung beabsichtigten Förderung der LNG-Infrastruktur in Deutschland, zwischen Importterminals und Bunkerterminals unterschieden?

Um den Gegenstand der Förderung zwischen den infrage kommenden Förderprogrammen abzugrenzen, wird zwischen Importterminals und Bunkerterminals bzw. den jeweiligen Funktionen kombinierter Terminals unterschieden. LNG-Terminals können als Importpunkte für verflüssigtes Erdgas dienen (insbesondere für die Sektoren Industrie, Energie und Wärme), das dort angelandet, gespeichert, regasifiziert und ins Erdgasnetz eingespeist wird (LNG-Importterminal). LNG-Small-Scale-Terminals werden insbesondere für Verteil- und Kraftstoffzwecke

im Verkehr genutzt: LNG wird an LKW zur Belieferung von Tankstellen übergeben sowie zur Bebunkerung von Schiffen genutzt. LNG wird an Bunkerschiffe übergeben, die andere Schiffe an deren Liegeplatz versorgen. Zusätzlich kann LNG an Eisenbahn-Tankkesselwagen zur LNG-Verteilung ins kontinentale Hinterland übergeben werden. Neben spezifischen Ansätzen für die jeweiligen Marktsegmente, existieren auch Terminals, welche sowohl Import- als auch Small-Scale-Aktivitäten umfassen (z. B. das Gate-Terminal in Rotterdam).

Hinsichtlich der Form und Höhe einer möglichen Förderung von LNG-Infrastrukturprojekten wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

9. Gibt es seitens der Bundesregierung Vorzüge für eine bestimmte Variante (Bunkerstation, LNG-Anlandungsterminal an Land oder als schwimmende Einheit etc.)?

Privatwirtschaftliche Unternehmen entscheiden im liberalisierten deutschen Erdgasmarkt, ob und welche LNG-Infrastruktur sie errichten möchten. Diese Entscheidung kann unter anderem von dem Verwendungszweck abhängig sein, welchen die Unternehmen verfolgen.

10. Welche Verkehrsträger oder Verbraucher sollen über die geplanten LNG-Terminals versorgt werden?

Einerseits kann LNG regasifiziert und in das Erdgasnetz eingespeist werden, wo es sowohl von der Industrie als auch von Haushalten bezogen und verbraucht werden kann. Andererseits kann LNG als Kraftstoff im Schwerlastverkehr und der See- und Binnenschifffahrt verwendet werden. Die Entscheidung über den Einsatz von LNG hängt von den privaten Unternehmen ab, welche LNG importieren und durch entsprechende LNG-Regasifizierungsanlagen in das Erdgasnetz einspeisen oder über Small-Scale-LNG-Anlagen zur Betankung von Schiffen oder Schwerlastern nutzen.

11. Inwiefern lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung die Diversifizierung der deutschen Gasversorgung durch den Import von regasifiziertem LNG beispielsweise aus den Niederlanden oder Polen erreichen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung besteht eine direkte Verbindung zwischen dem niederländischen LNG-Terminal Gate in Rotterdam und dem deutschen Erdgasnetz. Somit besteht die Möglichkeit, Erdgas aus den Niederlanden über die vorhandenen Grenzübergangspunkte in das deutsche Netz einzuspeisen.

Nach Kenntnis der Bundesregierung besteht keine direkte Verbindung zwischen dem polnischen LNG-Terminal Swinemünde und dem deutschen Gasnetz. Im Rahmen der bestehenden Gasinfrastruktur besteht aber die technische Möglichkeit, Erdgas aus Polen, und damit auch vom LNG-Terminal Swinemünde, über die vorhandenen Grenzübergangspunkte in das deutsche Netz einzuspeisen.

12. Inwiefern wurden oder werden nach Kenntnis der Bundesregierung andere LNG-Projekte in der Europäischen Union öffentlich gefördert?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 18 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Unterstützung der Bundesregierung für den Import von Fracking-Gas aus Nordamerika in Form von LNG“ auf Bundestagsdrucksache 19/5258 verwiesen.

13. Inwiefern war die LNG-Konferenz am 12. Februar 2019 innerhalb der Bundesregierung und zwischen den Koalitionspartnern vorab abgestimmt?

14. Inwiefern war die LNG-Konferenz am 12. Februar 2019 vorab mit der Europäischen Kommission und den Regierungen anderer EU-Mitgliedstaaten abgestimmt?

15. Inwiefern war die LNG-Konferenz am 12. Februar 2019 vorab mit den Bundesländern abgestimmt, und wie sieht darüber hinaus die Zusammenarbeit der Bundesregierung mit den Bundesländern hinsichtlich der Etablierung von LNG-Infrastruktur in Deutschland aus?

Die Fragen 13, 14 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass die LNG-Konferenz am 12. Februar 2019 auf Initiative und unter Leitung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie in Berlin stattfand. Zuständig für die Durchführung der Konferenz war besagtes Bundesministerium. Eine Vorabstimmung innerhalb der Bundesregierung, mit der EU-Kommission und anderen EU-Mitgliedstaaten sowie den Ländern fand nicht statt. Vertreterinnen und Vertreter anderer Bundesministerien sowie derjenigen Länder, in denen derzeit LNG-Infrastrukturprojekte bestehen, waren eingeladen. Auf Anfrage wurden die diplomatischen Vertretungen der EU-Mitgliedstaaten über den Inhalt, den Ablauf und das Ergebnis der Konferenz informiert.

16. Welche Länder sind nach Kenntnis der Bundesregierung die weltweit größten Exporteure von LNG, und wie werden sich die Marktanteile nach Ansicht der Bundesregierung künftig entwickeln?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind Katar und Australien derzeit die weltweit größten LNG-Exporteure (Quelle: IEA, World Energy Outlook 2018). Eine Einschätzung der Entwicklung der Marktanteile nimmt die Bundesregierung nicht vor, da dies von einer Vielzahl von Faktoren abhängt.

17. Warum waren zu der LNG-Konferenz am 12. Februar 2019 lediglich US-amerikanische LNG-Marktbeteiligte eingeladen (vgl. www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20190212-altmaier-veranstaltet-deutsch-amerikanische-konferenz-zur-entwicklung-des-lng-importmarktes.html)?

Die LNG-Konferenz hatte zum Ziel, sowohl deutschen als auch US-amerikanischen LNG-Marktbeteiligten die Möglichkeit zum Austausch zu bieten.

18. Sind der Bundesregierung ähnliche Projekte wie die LNG-Konferenz zwischen Regierungen anderer EU-Mitgliedstaaten und Vertretern der US-amerikanischen Regierung und/oder US-amerikanischen LNG-Marktbeteiligten bekannt?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass die EU-Kommission am 2. Mai 2019 eine an die LNG-Konferenz des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie angelehnte US-EU-LNG-Konferenz durchgeführt hat.

19. Welche weiteren Gesprächs- und Verhandlungsformate seitens der Bundesregierung mit öffentlichen und/oder privaten Vertretern aus anderen Staaten zum Bezug von LNG bestehen seit wann und mit welchen Ergebnissen bzw. sind weitere geplant?

Derzeit sind keine weiteren Gesprächs- und Verhandlungsformate seitens der Bundesregierung mit öffentlichen und/oder privaten Vertretern aus anderen Staaten zum Bezug von LNG geplant. Die Bundesregierung führt derzeit Gespräche mit den privatwirtschaftlichen Investoren, die den Ausbau der LNG-Infrastruktur in Deutschland planen.

20. Welche Rolle spielt die in Presseberichten (vgl. www.handelsblatt.com/politik/international/treffen-in-washington-das-sind-die-haken-an-trumps-und-junckers-handelspakt/22844918.html?ticket=ST-1069537-x7SgXJfcs17ONgdHEX6B-ap1) kolportierte Zusage von EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker gegenüber US-Präsident Donald Trump, in der EU weitere LNG-Importmöglichkeiten zu schaffen, bei den aktuellen Bemühungen der Bundesregierung zu LNG?

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass die Zusage von EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker gegenüber US-Präsident Donald Trump im Juli 2018 getroffen wurde. Sie steht damit im Einklang mit dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018, der vorsieht, Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur zu machen und LNG als umweltfreundlichen Antrieb für Schiffe durch Verstärkung der Förderung im Bereich der See- und Binnenschifffahrt zu etablieren. Dazu verweist die Bundesregierung auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 83 der Abgeordneten Dr. Julia Verlinden auf Bundestagsdrucksache 19/4317.

21. In welchem Zusammenhang stehen die Bemühungen der Bundesregierung zur Schaffung deutscher LNG-Importkapazitäten mit aktuellen Drohungen US-amerikanischer Regierungsvertreter gegenüber dem Nord-Stream-2-Projekt und möglichen Handelsrestriktionen?

Die Bemühungen der Bundesregierung zur Schaffung deutscher LNG-Importkapazitäten stehen in keinen Zusammenhang mit der Kritik US-amerikanischer Regierungsvertreter gegenüber dem Nord-Stream-2-Projekt, sondern dienen der angestrebten Diversifizierung des europäischen Gasimports.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

22. Wie hoch ist der Ausbaubedarf der Gasnetze für einen möglichen Anschluss der vier deutschen LNG-Projekte an das Gasfernleitungsnetz, und welche zusätzlichen Kosten würden sich daraus nach Schätzung der Bundesregierung ergeben (bitte je Projekt aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

23. Wer wäre nach Ansicht der Bundesregierung für die Umwandlung und Einspeisung von Flüssiggas in das bestehende Erdgasnetz zuständig, und wer müsste für die entsprechenden Kosten aufkommen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wird die Kapazität in einem LNG-Importterminal von den Kapazitätsbuchern bezahlt. Diese tragen auch die Kosten, die beim Regasifizierungsprozess und für die Einspeisung ins Erdgasnetz anfallen. Die Kosten werden von den Kapazitätsbuchern bzw. Lieferanten als Teil der gesamten Lieferkette berücksichtigt.

Grundsätzlich wird LNG nur an ein Importterminal geliefert, wenn der Terminalbetreiber wettbewerbsfähige Kosten und Produkte anbietet. Bereits zum Zeitpunkt der ersten Kapazitätsbuchung sind also attraktive Preisstrukturen erforderlich. Andernfalls könnte ein LNG-Projekt nicht zustande kommen.

24. Schließt die Bundesregierung aus, dass sie neben den geplanten Änderungen im Energiewirtschaftsrecht und den bestehenden Fördermöglichkeiten weitere Instrumente zur Förderung von LNG-Infrastruktur schaffen wird?

Derzeit plant die Bundesregierung nicht, weitere Instrumente zur Förderung von LNG-Infrastruktur zu schaffen.

25. Wie werden unterschiedliche, für LNG-Projekte infrage kommende Förderprogramme (etwa im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, der Fortschreibung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie oder der Förderung der alternativen Kraftstoffinfrastruktur) sowohl zwischen den zuständigen Ressorts der Bundesregierung (BMWi, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)) als auch zwischen und mit den betroffenen Bundesländern koordiniert und abgestimmt?

Zwischen den betroffenen Bundesressorts erfolgt über die üblichen Verfahren zur Koordinierung und Abstimmung hinaus ein häufiger Informationsaustausch. Zur Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) finden regelmäßig Sitzungen des GRW-Unterausschusses statt, in dem die Länder, das Bundesministerium der Finanzen und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie vertreten sind.

26. Welchen Beitrag kann LNG zum Erreichen der Klimaschuztziele der Bundesregierung in den verschiedenen Sektoren leisten, und inwiefern wird die LNG-Infrastruktur nach Ansicht der Bundesregierung auch nach 2050 noch in der jetzt geplanten Größe notwendig sein?

Fossiles Gas kann mittelfristig einen Beitrag zu den Klimaschutzzielen leisten. Eine Reduzierung der Emissionen ist bei Einsatz von Erdgas immer dann gegeben, wenn Gewinnung, Transport und Verbrennung insgesamt und bezogen auf das Endprodukt im Vergleich weniger Treibhausgasemissionen verursacht. Das gilt es für LNG insbesondere zu prüfen, da die Treibhausgasemissionen von LNG höher sind als diejenigen von pipelinegebundenem Erdgas. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Die Bundesregierung verfolgt prinzipiell im Rahmen der gesetzten Ziele einen technologieoffenen Ansatz im Mobilitätsbereich. Der Beitrag von LNG zum Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung für den Verkehrssektor ist abhängig von der Marktdurchdringung und der Verfügbarkeit von LNG-betriebenen Schiffen und LKWs, dem Kraftstoffanteil von Methan aus erneuerbaren Quellen

sowie der Minderung des Methanschlupfes. Auch zur Speicherung von verflüssigtem erneuerbarem Methan werden LNG-Terminals benötigt. Zum Beitrag von LNG im Schiffs- und Schwerlastverkehr verweist die Bundesregierung im Übrigen auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Unterstützung der Bundesregierung für den Import von Fracking-Gas aus Nordamerika in Form von LNG“ auf Bundestagsdrucksache 19/5258.

Der Bundesregierung liegen keine quantitativen Abschätzungen über den weltweit erwarteten Marktanteil von mit verflüssigtem erneuerbarem Methan betriebenen Schiffen und LKWs bis 2050 vor. Plangrößen von LNG-Infrastrukturen resultieren grundsätzlich aus Investitionsentscheidungen, die durch private Unternehmen getroffen werden. Die Bundesregierung gibt den Unternehmen weder Standortentscheidungen noch Plangrößen vor. Potenzielle Investitionsrisiken von LNG-Infrastrukturprojekten werden von privaten Investoren geprüft und bewertet.

Die Einhaltung der Klimaschutzziele, Technologie- und Kostenentwicklung sowie Nutzerpräferenzen werden letztlich darüber entscheiden, welche Antriebs- und Kraftstoffkombinationen nach 2050 vorherrschen. Die Bundesregierung trifft hierzu keine Prognosen.

27. Wie bewertet die Bundesregierung den Import von LNG, das im Wege des Fracking-Verfahrens gewonnen wurde (z. B. unter Umweltschutz-Aspekten), und sieht die Bundesregierung mögliche Probleme beim Import von Frackinggas in einzelnen Bundesländern?

Eine Einschätzung zum Anteil von gefracktem Erdgas an den LNG-Exporten kann nicht gegeben werden, da dies davon abhängt, aus welcher Förderstätte das Erdgas bezogen wird. Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

Die Gewinnung von Erdgas durch unkonventionelles Fracking birgt Risiken für Grundwasser und Böden. Die Verfahren sind ressourcenaufwändig und energieintensiv. Der Bundesregierung ist aus einer Kurzstudie des Umweltbundesamts („Wie klimafreundlich ist LNG?“, abrufbar unter www.umweltbundesamt.de/publikationen/wie-klimafreundlich-ist-lng) bekannt, dass durch unkonventionelles Fracking gewonnenes Erdgas nur einen geringen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, da der Energieeinsatz für die Gewinnung und den Transport hoch ist. Zudem ist der Methanschlupf zu berücksichtigen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333